Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4221

20. 03. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Steuerbefreiung von Kerosin im Rahmen der Mineralölsteuer

In Wissenschaft und Politik wird vielfach die Auffassung vertreten, daß die Steuerbefreiung des Kerosins angesichts des hohen Energieverbrauchs und der starken Klimaschutzschädlichkeit des Luftverkehrs eine besonders schädliche Steuervergünstigung darstellt und abgeschafft werden sollte. Konkrete Schritte und Zeitpläne wurden jedoch noch nicht eingeleitet. Neben den ökologischen und verkehrspolitischen Vorteilen hätte eine Abschaffung der Steuerbefreiung des Kerosins auch bedeutende fiskalische Konsequenzen. Die potentiellen Mehreinnahmen bei Besteuerung des Kerosin mit dem Mineralölsteuersatz für bleifreies Benzin betragen weit über 7 Mrd. DM.

Die an verschiedenen Stellen zu findenden Angaben der Bundesregierung zu den Steuerausfällen durch die Steuerbefreiung von Kerosin liegen weit unterhalb dieser Größenordnung und weichen zudem untereinander erheblich voneinander ab:

	14. Subventionsbericht (Drucksache 12/5580, 8/93) S. 200	15. Subventionsbericht (Drucksache 13/2230, 9/95) S. 188	Kleine Anfrage (Drucksache 3/2156)	Schriftliche Frage Nr. 34 Nov. 1995 (Drucksache 13/3094)
1991	190 Mio. DM			
1992	250 Mio. DM			
1993	250 Mio. DM	300 Mio. DM	254 Mio. DM	300 Mio. DM
1994	250 Mio. DM	420 Mio. DM	310 Mio. l Inlandsverbrauch, also 303,8 Mio. DM (Frage Nr. 4)	360 Mio. DM (Subv.ber. soll nachträglich berichtigt werden)
1995		500 Mio. DM		
1996		500 Mio. DM		

Zu den verschiedenen Angaben in einer Schriftlichen Frage des Abgeordneten Rainder Steenblock gefragt, schreibt die Bundesregierung (Antwort zu Frage Nr. 34 in Drucksache 13/3094):

„Die Steuermindereinnahmen im Bereich der inländischen gewerblichen Luftfahrt belaufen sich – wie im 15. Subventionsbericht dargestellt – für 1993 auf 300 Mio. DM. Die Differenz von rd. 50 Mio. DM zur Angabe in der Kleinen Anfrage beruht darauf, daß irrtümlich bei der Berechnung der Steuermindereinnahmen ein Zuschlag für den innerdeutschen Anteil grenzüberschreitender Flüge unberücksichtigt geblieben ist." (Drucksache 13/394).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Welches Konzept liegt den Berechnungen der Bundesregierung im Subventionsbericht zugrunde?

   Trifft es zu, daß der Mineralölverbrauch für Inlandsflüge und das auf inländischem Gebiet verbrauchte Kerosin für Fernflüge zusammengerechnet werden?

   b) Mit welcher Begründung verfolgt die Bundesregierung dieses „Inlandskonzept"?

   c) Aus welchem Grund verzichtet die Bundesregierung darauf, den Mineralölverbrauch für Flugleistungen der inländischen Bevölkerung auch über nicht-deutschem Gebiet zu berücksichtigen?

2. a) In welchem Zeitrahmen ist eine Abschaffung der Steuerbefreiung des Kerosins möglich?

   Für welchen Zeitplan setzt sich die Bundesregierung ein, welche Schritte hat sie bisher unternommen, und welche Schritte plant sie in Zukunft zu unternehmen?

   b) Für welche Mindeststeuersätze auf Kerosin wird sich die Bundesregierung einsetzen?

   c) Welchen Mineralölsteuersatz auf Kerosin und ggf. welche Übergangsfristen plant die Bundesregierung, in Deutschland anzuwenden?

3. a) Welche Alternativen gibt es zur Aufteilung der Steuereinnahmen auf die einzelnen Länder, wenn es zu einer internationalen Besteuerung des Kerosins käme?

   b) Welche Alternative ist nach Auffassung der Bundesregierung aus welchen Gründen vorzuziehen?

   c) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Positionen der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Abschaffung der Steuerbefreiung von Kerosin, zu Mindeststeuersätzen und zur Aufteilung der Steuereinnahmen der Besteuerung von Kerosin vor?

   Erwartet die Bundesregierung, daß die Aufteilung der Steuereinnahmen ein Konfliktpunkt bei den europäischen und internationalen Verhandlungen über die Abschaffung der Steuerbefreiung sein wird?

4. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, welcher Anteil der deutschen Fluggäste einen nicht-deutschen Flughafen anfliegt oder -fährt, um von dort aus Fernflüge zu starten, und wie hoch die Passagierkilometer der deutschen Bevölkerung sind, aufgeschlüsselt nach Inlands- und Auslandsflügen sowie Geschäfts- und privatem Verkehr?

5. Mit welcher Begründung wird, falls die Bundesregierung der Auffassung ist, daß im Falle der internationalen Kerosin-Besteuerung die Einnahmen der auf deutschem Boden betankten Flugzeuge dem deutschen Bundeshaushalt zufließen, im Subventionsbericht ein anderes Konzept verfolgt?

   Wann und in welcher Form gedenkt die Bundesregierung, die Angaben zu den Steuerausfällen durch die Steuerbefreiung von Kerosin den Subventionsbericht in Zukunft zu korrigieren?

6. Wie groß ist nach Einschätzung der Bundesregierung in der Luftfahrt die Gefahr eines „Tank-Tourismus" ins benachbarte Ausland?

   Dürfen bzw. können Flugzeuge im Hinblick auf technische und Sicherheitsaspekte auf deutschen Flughäfen landen, wenn sie noch erhebliche Mengen Kerosin an Bord haben?

   Welche Mengen Kerosin werden nach Erkenntnissen der Bundesregierung in der Praxis – evtl. entgegen gesetzlichen Bestimmungen – vor der Landung in der Luft abgelassen?

7. a) Wie hoch waren die unversteuerten Mengen an Luftfahrtbetriebsstoffen in den Jahren 1994 und 1995, und welche Verbrauchsmengen erwartet die Bundesregierung für die Jahre 1996 bis 2000?
   (Bitte die Angaben nach gewerblicher und nicht-gewerblicher Luftfahrt aufschlüsseln.)

   b) Welchen Preis zahlen die Fluggesellschaften pro Liter Kerosin in den Jahren 1980 bis 1996 durchschnittlich?

   c) Welcher Faktor ist für die Umrechnung von Tonnen in Liter bei Kerosin anzuwenden, und wie hoch sind die CO_2-Emissionen und der Energiegehalt in Giga joule pro Liter Kerosin?

8. a) Wie hoch werden Luftfahrtbetriebsstoffe für den privaten Luftverkehr z. Z. besteuert, und wie haben sich die Steuersätze in den Jahren seit 1980 entwickelt?

   b) Plant die Bundesregierung die Anhebung der Steuersätze?

   c) Gibt es im Bereich des privaten Luftverkehrs Mindeststeuersätze in der Europäischen Union?

   d) Wie wird sichergestellt, daß eigentlich privater Luftverkehr nicht das steuerbefreite Kerosin tankt?

   Wie hoch werden Betrug und Steuerausfälle geschätzt?

9. a) Welche weiteren Steuervergünstigungen bestehen für den Flugverkehr etwa im Rahmen der Umsatz-, Einkommen-, Vermögen- und der Grundsteuer?

b) Aus welchen Gründen bestehen die jeweiligen Regelungen?

c) Wie hoch sind die Steuermindereinnahmen bei den einzelnen Regelungen?

d) Warum sind diese Steuervergünstigungen im Subventionsbericht der Bundesregierung nicht ausgewiesen?

e) Plant die Bundesregierung eine Abschaffung/Reform dieser Steuervergünstigungen?

Wenn ja, wann und in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

10. a) Hält die Bundesregierung Emissionssteuern – z. B. auf Kohlendioxid- und/oder Stickoxidemissionen –, in die auch der Kerosinverbrauch für Inlandflüge einzubeziehen wäre, mit der internationalen Rechtssituation für vereinbar?

b) Wenn nein, wie ist es nach Einschätzung der Bundesregierung zu erklären, daß in Schweden seit 1989 eine solche Steuer erhoben wird?

c) Welche Vorgaben sind zu beachten, damit eine Einbeziehung des Kerosins in Steuern auf energiebedingte Schadstoffemissionen rechtlich zulässig sind?

11. a) Ist es rechtlich zulässig, in den Landegebühren Lärm- und Schadstoffemissionen zusätzlich zu berücksichtigen?

b) Wäre es nach Einschätzung der Bundesregierung praktikabel, solche „Öko-Landegebühren" von einigen zentralen Parametern des Kerosinverbrauchs (Fluglänge, Verbrauch des Luftfahrzeugs, gewichtete Durschnittshöhe des Fluges) abhängig zu machen?

c) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, vorübergehend (bis zu einer europäischen oder internationalen Lösung bei der Kerosinbesteuerung) über die Landegebühren eine gewisse Kostenanlastung und Wettbewerbsgleichheit gegenüber Straße und Schiene herzustellen?

d) Welche Institution hätte diese Öko-Landegebühren zu erheben, und wie könnte die Bundesregierung diese durchsetzen?

Bonn, den 20. März 1996

Rainder Steenblock
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333